



ISSN 2695-1584 (Print)

ISSN 2695-1592 (Online)

DOI:10.52058/2708-7530-2022-9(16)

# VĚDA A PERSPEKTIVY

No 9 (16)  
2022



*Ми з України*



*ISSN 2695-1584 (Print)*

*ISSN 2695-1592 (Online)*

DOI: [https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-9\(16\)](https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-9(16))

# Věda a perspektivy

## № 9(16) 2022

Praha, České republika  
2022

Multidisciplinární mezinárodní vědecký magazín "Věda a perspektivy" je registrován v České republice. Státní registrační číslo u Ministerstva kultury ČR: E 24142. № 9(16) 2022. str. 439

Zveřejněno rozhodnutím akademické rady Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. (zápis č. 18/2022 ze dne 22. září 2022)

**Vydavatel:**

Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. , Česká republika  
International Economic Institute s.r.o. Praha, Česká republika se sídlem V Lázních 688,  
Jesenice 252 42  
IČO 03562671 Praha, Česká republika  
zastoupen Mgr. Markétou Pavlovou

Časopis vychází v rámci práce vydavatelské skupiny „Scientific Perspectives“ a s vědeckou podporou: veřejné organizace „Ukrainian Assembly of Doctors of Sciences in Public Administration“, veřejné organizace „Association of Scientists of Ukraine“, Institut filozofie a sociologie Ázerbájdžánu Národní akademie věd (Baku, Ázerbájdžán)



Časopis je zařazen do mezinárodní vědeometrické databáze Index Copernicus (IC), mezinárodního

vyhledávače Google Scholar a do mezinárodní vědeometrické databáze Research Bible



**Šéfredaktor:**

**Karel  
Nedbálek -  
doktor práv,  
docent (Zlín,  
Česká republika)**



**Zástupce  
šéfredaktora:  
Markéta Pavlova  
- ředitel,**

**Mezinárodní  
Ekonomický Institut (Praha,  
Česká republika)**



**Dina Dashevskaya -  
geolog,  
geochemist Praha,  
Česká republika  
(Jeruzalém, Izrael)**

**Členové redakční rady:**

**Jurij Kijkov** - doktor informatiky, dr.h.c. v oblasti rozvoje vzdělávání (Teplice, Česká republika)

**Vladimír Bačišin** - docent ekonomie (Bratislava, Slovensko)

**Peter Ošváth** - docent práva (Bratislava, Slovensko)

**Dina Dashevskaya** - geolog, geochemik Praha, Česká republika (Jerusalem, Izrael)

**Yevhen Romanenko** - doktor věd ve veřejné správě, profesor, ctěný právník Ukrajiny (Kyjev, Ukrajina)

**Iryna Zhukova** - kandidátka na vědu ve veřejné správě, docentka (Kyjev, Ukrajina)

**Oleksandr Datsiy** - doktor ekonomie, profesor, čestný pracovník školství na Ukrajině (Kyjev, Ukrajina)

**Badri Getchbaya** - doktor ekonomie, profesor, docent na Batumi State University. Shota Rustaveli (Gruzie)

**Laila Achmetová** - doktorka historických věd, profesorka politologie, profesorka UNESCO, mezinárodní žurnalistiky a médií na žurnalistické fakultě Kazašské národní univerzity (KazNU). al-Farabi (Kazachstán)

**Oleksandr Nepomnyashy** - doktor věd ve veřejné správě, kandidát ekonomických věd, profesor, řádný člen Vysoké školy stavební Ukrajiny (Kyjev, Ukrajina)

**Michał Tomasz** - doktor věd, docent katedry geografie regionálního rozvoje, University of Gdańsk (Polsko)

**Vladislav Fedorenko** - doktor práv, profesor, DrHb - doktor habilitace práva (Polská akademie věd), čestný právník Ukrajiny (Kyjev, Ukrajina)

# OBSAH

## SÉRIE “Veřejné správy”

- Тетяна Ковтун** 11  
*ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПІДТРИМКИ БІЗНЕСУ В ПЕРІОД КРИЗ ТА ГЛОБАЛЬНИХ ЗАГРОЗ*
- Юлія Левченко** 24  
*УЧАСТЬ ЖІНОК У ПОЛІТИЦІ ТА ВРЯДУВАННІ КРАЇН БАЛКАНСЬКОГО РЕГІОНУ*

## SÉRIE “Ekonomika”

- Hanna Blakyta, Olena Purdenko** 39  
*THE IMPACT OF UKRAINE'S EU CANDIDACY STATUS ON TECHNICAL AND TECHNOLOGICAL BUSINESS SECURITY*
- Галина Бригілевич, Марта Мальська** 50  
*ВПЛИВ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ НА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ*
- Даниїл Кундеренко** 60  
*ПЕРЕВАГИ ВИКОРИСТАННЯ ПРИНЦИПІВ ПОВЕДІНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ ЗА УМОВ ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ ШЛЯХОМ ЗДІЙСНЕННЯ ПРОДАЖІВ ЧЕРЕЗ ВЕБСАЙТ*
- Семен Нескородєв** 70  
*СИСТЕМА АДМІНІСТРУВАННЯ АНТИКРИЗОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ*
- Валерій Шипоша, Наталія Трушкіна, Віктор Уткін** 79  
*СУТНІСНА ХАРАКТЕРИСТИКА КЛАСТЕРНИХ СТРУКТУР ПРОМИСЛОВИХ РЕГІОНІВ У НАЦІОНАЛЬНОМУ ГОСПОДАРСТВІ УКРАЇНИ*

## SÉRIE “Pedagogika”

- Anhelina Kolisnichenko** 100  
*TEACHER'S FACILITATING OF THE STUDENTS' LEARNING AUTONOMY DURING THE WAR VIA VIDEO AIDS: A CASE STUDY OF THE ENGLISH METHODOLOGY TEACHING*
- Яків Бойко** 110  
*ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ТА СИСТЕМИ ОЦІНЮВАННЯ НА УРОКАХ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ*
- Юлія Загребнюк, Галина Авчіннікова, Людмила Веремюк** 121  
*ПЕРЕВАГИ ПРОФІЛЬНОГО НАВЧАННЯ УЧНІВ В АМЕРИКАНСЬКІЙ СТАРШІЙ ШКОЛІ*
- Наталія Заєць** 134  
*РЕЗУЛЬТАТИ ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ МОБІЛЬНОСТІ МАЙБУТНІХ КЕРІВНИКІВ ЗАКЛАДІВ ЗАГАЛЬНОЇ СЕРЕДНЬОЇ ОСВІТИ В УМОВАХ МАГІСТРАТУРИ*
- Марія Медведєва, Галина Ткачук** 146  
*ІНТЕГРАЦІЯ ІНТЕРАКТИВНИХ ТА ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ФАХОВІЙ ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ УЧИТЕЛІВ МАТЕМАТИКИ*
- Алла Рижанова** 158  
*СОЦІАЛЬНО-ПЕДАГОГІЧНИЙ СУПРОВІД СОЦІАЛІЗАЦІЇ ЛЮДЕЙ ПОХИЛОГО ВІКУ В ІНФОРМАЦІЙНОМУ СУСПІЛЬСТВІ ЗАСОБАМИ СОЦІОКУЛЬТУРНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ*
- Тамара Скорик** 172  
*ПІДГОТОВКА МАЙБУТНІХ УЧИТЕЛІВ ДО РОЗВИТКУ ЕМОЦІЙНОГО ІНТЕЛЕКТУ УЧНІВ ЗАСОБАМИ МУЗИЧНОГО МИСТЕЦВА*
- Мирослава Сосяк** 183  
*ТЕХНОЛОГІЯ «ПЕРЕВЕРНУТЕ НАВЧАННЯ» ПРИ ВИКЛАДАННІ «ШКІЛЬНОГО КУРСУ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ ТА МЕТОДИКИ ЇЇ НАВЧАННЯ» МАЙБУТНІМ УЧИТЕЛЯМ*

- Ганна Тимошко** 194  
*НОВА ПАРАДИГМА РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ У  
ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ НА ЗАСАДАХ ПРОФЕСІЙНОЇ  
ДІЯЛЬНОСТІ АМБРАСАДОРІВ ОСВІТНІХ ЗМІН*
- Галина Ткачук** 206  
*ПЕДАГОГІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ХМАРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА  
ПРИКЛАДІ СЕРВІСІВ GOOGLE ТА MICROSOFT*
- Лариса Ткачук, Мирослава Ткачук** 219  
*ВИХОВАННЯ ГУМАНІСТИЧНИХ ЦІННОСТЕЙ СТУДЕНТСЬКОЇ  
МОЛОДИ У ПОЗААУДИТОРНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ*
- Ірина Усік** 232  
*ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНА СИСТЕМА EVALUED ЯК  
ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ АНТИКРИЗОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ  
КЕРІВНИКА ЗАКЛАДУ ЗАГАЛЬНОЇ СЕРЕДНЬОЇ ОСВІТИ*
- Лариса Шевчук** 246  
*СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЗАСТОСУВАННЯ ЗОВНІШНЬОЇ  
ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ НАВЧАННЯ У РІЗНИХ КРАЇНАХ СВІТУ*
- Олена Шолох** 259  
*ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНОГО  
ІМІДЖУМАЙБУТНІХ МЕНЕДЖЕРІВ ОСВІТИ У ПРОЦЕСІ  
МАГІСТЕРСЬКОЇ ПІДГОТОВКИ*

## SÉRIE “Psychologie”

- Ірина Фарафонова** 271  
*ОСОБИСТІСНІ ЦІННОСТІ ЛЮДИНИ*

## SÉRIE “Zeměpis”

- Андрій Мельник, Олег Мельник, Надія Мельник, Роман Качаровський** 280  
*ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИСТИЧНОЇ  
ДЕСТИНАЦІЇ (НА МАТЕРІАЛАХ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ)*



## SÉRIE “Právo”

- Вікторія Анастасієва** 294  
*СУДОВИЙ КОНТРОЛЬ ЗА ДОТРИМАННЯМ ПРАВ ТА СВОБОД  
ОСОБИ ПРИ ЗАСТОСУВАННІ ВІДСТОРОНЕННЯ ВІД ПОСАДИ*
- Ганна Власова** 306  
*КВАЛІФІКАЦІЯ, ВІДПОДАЛЬНІСТЬ ТА ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ,  
ПОВ'ЯЗАНИХ З БУЛІНГОМ*
- Ольга Гусар** 315  
*ПРАВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В СИСТЕМІ  
МІЖНАРОДНОГО ПРАВА*
- Марія Яшарова, Марія Матюшенко** 328  
*КІБЕРСКВОТИНГ ЯК ВИД НЕДОБРОСОВІСНОГО  
ВИКОРИСТАННЯ ДОМЕННОГО ІМЕНІ*

## SÉRIE “Geologie”

- Адам Бодюк** 342  
*ПРИРОДНО-ФІСКАЛЬНІ ОЦІНКИ ПАЛИВНО- ЕНЕРГЕТИЧНИХ  
РЕСУРСІВ*
- Адам Бодюк** 355  
*ОБҐРУНТУВАННЯ МЕТОДОЛОГІЇ, ПРИНЦИПІВ І МЕТОДІВ  
ДОСЛІДЖЕНЬ ЗАЛІЗОРУДНИХ ПРИРОДНО-ТЕХНІЧНИХ СИСТЕМ*

## SÉRIE “Biologie”

- Ігор Гудков** 368  
*НЕМІЩЕННІ ЕФЕКТИ В РАДІОБІОЛОГІЇ: НОВЕ Й ЗАБУТЕ СТАРЕ*

## SÉRIE “Filozofie”

- Оксана Терещенко** 386  
*МІЖДИСЦИПЛІНАРНА ПАРАДИГМА ОСЯГНЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ  
ІНТЕГРАЦІЇ МІГРАНТІВ*





## SÉRIE “Zeměpis”

[https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-9\(16\)-280-293](https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-9(16)-280-293)

### **Андрій Мельник**

*кандидат географічних наук, доцент  
доцент Інституту природничих наук і туризму  
Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу  
м. Івано-Франківськ, Україна  
<https://orcid.org/0000-0002-6906-6396>*

### **Олег Мельник**

*кандидат географічних наук  
м. Луцьк, Україна  
<https://orcid.org/0000-0002-1584-2943>*

### **Надія Мельник**

*кандидат географічних наук, доцент  
доцент кафедри туризму  
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»  
м. Ужгород, Україна  
<https://orcid.org/0000-0002-2077-595X>*

### **Роман Качаровський**

*магістр географії, інженер II категорії  
навчальної лабораторії краєзнавчих атласів кафедри фізичної географії  
Волинський національний університет імені Лесі Українки  
м. Луцьк, Україна  
<https://orcid.org/0000-0002-6096-4800>*

## **ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИСТИЧНОЇ ДЕСТИНАЦІЇ (НА МАТЕРІАЛАХ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ)**

**Анотація.** Визначено роль транспортної системи Володимирського району Волинської області як важливого елемента туристичної інфраструктури в





системі туристично-рекреаційного потенціалу DESTINATION, а також у формуванні основних засад економічного розвитку району. Запропоновано певні практичні науково-обґрунтовані заходи з її оптимізації та ефективного функціонування.

**Ключові слова:** туристична DESTINATION, туристична інфраструктура, Володимирський район, Волинська область.

### **Andrii Melnyk**

*PhD in Geography, associate professor*  
*Associate Professor of the Institute of Natural Sciences and Tourism*  
*Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas*  
*Ivano-Frankivsk, Ukraine,*  
<https://orcid.org/0000-0002-6906-6396>

### **Oleg Melnyk**

*PhD in Geography,*  
*Lutsk, Ukraine,*  
<https://orcid.org/0000-0002-1584-2943>

### **Nadiia Melnyk**

*PhD in Geography, associate professor*  
*Associate Professor of the Department of Tourism*  
*Uzhhorod National University*  
*Uzhhorod, Ukraine,*  
<https://orcid.org/https://orcid.org/0000-0002-2077-595X>

### **Roman Kacharovskiy**

*Master of Geography, engineer of the II category*  
*of the Educational Laboratory of Local History atlases of the Department of*  
*Physical Geography*  
*Lesya Ukrainka Volyn National University*  
*Lutsk, Ukraine,*  
<https://orcid.org/0000-0002-6096-4800>

## **ASSESSMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE TOURIST DESTINATION (ON THE MATERIALS OF VOLYN REGION)**

**Abstract.** The role of the transport system of the Volodymyr district of the Volyn region as an important element of the tourist infrastructure in the system of the



tourist and recreational potential of the destination, as well as in the formation of the main foundations of the district's economic development, is defined. Certain practical scientifically based measures for its optimization and effective functioning are proposed.

**Keywords:** tourist destination, tourist infrastructure, Volodymyr district, Volyn region

**Постановка проблеми.** Історичний поступ туризму передбачає обов'язкове зростання ролі транспорту та створення належних умов для вільного руху туристичних потоків. Відповідно до Транспортної стратегії України до 2020 року транспорт являється однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення [22].

Національна транспортна стратегія України до 2030 року [21] декларує, що одним з пріоритетних векторів розвитку транспорту є забезпечення доступності транспортних послуг, побудова новітньої та ефективної транспортної інфраструктури як рушійної сили економічного та соціального розвитку України [1].

Сьогодні транспортна інфраструктура стала невід'ємною складовою туристичної індустрії. Виконуючи одночасно подвійну функцію (обслуговування виробничої та соціальної сфери), вона визначає не тільки економічну цінність території, але й соціальну. Відтак, можна сміливо говорити, що від рівня розвитку транспортної інфраструктури, її доступності та ефективного функціонування залежить рекреаційна цінність дестинації.

Відмічаємо синергетичний ефект взаємодії транспортного комплексу та туристичної індустрії. За даними Мінекономіки України 80-90% доходу від пасажирських перевезень становить обслуговування саме туристів. З іншого боку транспорт виступає своєрідним драйвером рекреаційного освоєння периферійних територій.

Дослідження транспортної інфраструктури окремих територіальних громад, утворених в результаті імплементації закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад», сьогодні набуває особливої актуальності. Істотно зростає роль територіальних громад в соціально-економічному розвитку території. Адже, завдяки потужній підтримці держави, залученню грантових та інвестиційних коштів вони мають змогу вийти на рівень досить ефективного господарювання завдяки використанню додаткових можливостей пріоритетних галузей економіки, серед яких і туризм.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку транспортної інфраструктури в туризмі піднімали у свій час Карась О.С. [10],

Котельнікова В.Є., Невенченко А.І. [17], Іванунік В.О. [8], М.П. Бутко, Н.О. Алешугіна [2], Т.Г. Логутова, О.Ю. Бордун. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України провели Н.А.Малиш та Н.М. Боднар [14]. Ключові елементи транспортної системи в туризмі висвітлював Л.І. Коржилов [13]. Оцінку впливу транспортної інфраструктури на туристичне підприємництво країни здійснила Н.В. Бошота [1].

Оцінці окремих елементів туристично-рекреаційного потенціалу, зокрема інфраструктури ТГ Волинської області присвячено роботи Н.В. Мельник, А.В. Мельника, І.В. Єрко, М.М. Мельничука, З.К. Карпюк, О.В. Мельника, Л.Т. Чижевської, О.В. Новосад, Р.Є. Качаровського, О.В. Антипюк [6,11-12, 15-16, 19-20, 25]. Проте, цілісне вивчення транспортної мережі як елементу туристичної інфраструктури новоствореного, укрупненого Володимирського району проводилось мало, тому воно є на часі та досить актуальним.

**Метою статті** є аналіз можливостей транспортної мережі Володимирського району Волинської області як сегменту туристичної інфраструктури, визначення її ролі у формуванні основних засад економічного розвитку району.

У процесі дослідження використано комплексний підхід, а також порівняльно-географічний, статистичний, математичний методи, методи узагальнення та систематизації. Теоретичним каркасом слугували власні дослідження авторів та всебічний аналіз статистичних матеріалів Головного управління статистики, Служби автомобільних доріг у Волинській області, Регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця», підрозділів Волинської обласної державної адміністрації та Володимирської РДА, відповідних підрозділів органів управління територіальних громад.

**Виклад основного матеріалу.** Аналіз дефініцій поняття «транспортна інфраструктура» дозволив визначити її як сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують функціонування всіх видів транспорту. Бошота Н.В. визначає транспортну інфраструктуру як сполучну ланку в економічних процесах виробництва, розподілу, обміну та споживання, впорядковуючи матеріальні потоки і впливаючи на значну частину витрат на виробництво та реалізацію, забезпечуючи, тим самим, стійке зростання галузі економіки [1].

У класичній загальноекономічній концепції транспортна інфраструктура як така не розглядалась, оскільки в науковий вжиток даний термін увійшов набагато пізніше, у другій половині ХХ століття. У рамках класичної та неокласичної парадигм це питання вирішувалось у ключі міркувань М. Блауга про прибутковість капіталу у країнах із розвинутою транспортною інфраструктурою. «У відсутності розвинутої інфраструктури – автомобільних доріг, залізничних колій, гаваней, доків, гребель та енергетичних установок –



потенційно високий прибуток з капіталу бідних країнах отримати неможливо». Тобто слід розуміти, що інфраструктурний розвиток країн дозволяє збільшувати віддачу капіталу, вкладеного у економічний розвиток.

Першим акцентував увагу на ролі інфраструктури в динаміці економіки Д. Ошауер [26], який стверджував, що в період реалізації інфраструктурних проєктів відмічається позитивний ріст не лише у будівельній галузі, але і у суміжних галузях. Якщо держава збільшує інвестиції приблизно на 10% в інфраструктурні проєкти, то це позначається на підвищенні продуктивності капіталу в приватному секторі на 3-5%. Розвиток транспортної інфраструктури має не лише короткостроковий, але й довготерміновий ефект. У довгостроковій перспективі інвестиції в інфраструктуру впливають на макроекономічну динаміку регіону через різні канали. За рахунок підвищення доступності ринку збуту знижуються тимчасові та матеріальні витрати на перевезення вантажів, що сприятливо впливає на конкурентоспроможність товарів. Підвищенням транспортної доступності зумовлює мобільність робочої сили, додатній стрибок споживчого попиту на вироблену місцевими товаровиробниками продукції [26].

Ключовим завданням транспортної інфраструктури у туристичному сервісі є створення комплексних умов для вільного пересування туристів – споживачів послуг та їх доступу до рекреаційних ресурсів та дестинацій. Нині транспортна галузь не задовольняє у повній мірі потреби національної економіки та населення в перевезеннях у цілому та у сфері туризму зокрема. Рівень безпеки, показники ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають нинішнім реальним вимогам.

Одним із важливих параметрів, що на світовому рівні відображає якість та рівень розвитку транспортної інфраструктури, є Індекс глобальної конкурентоспроможності, одним із контрольних показників якого є показник «Інфраструктура». За результатами щорічної оцінки, яка проводиться в рамках Всесвітнього економічного форуму, Україна тривалі роки займала досить непогані позиції саме за показником якості інфраструктури. Зокрема, як свідчать дослідження останніх чотирьох років за рівнем розвитку інфраструктури в цілому Україна трохи втратила власні позиції, опустившись в рейтингу з 75 у 2014/2015 рр. до 57 у 2019/2020 рр. У передвоєнний період, станом на 2021 рік за якістю доріг Україна займала 103 місце в глобальному рейтингу серед 141 країни. За якістю залізничної інфраструктури піднялась на 4 позиції упродовж 2014-2020 рр. і займає 95 місце; за якістю інфраструктури повітряного транспорту – 96 місце (зростання на 11 позиції); за якістю портової інфраструктури – 29 місце (опустилась на 4 позиції).

За даними міністра інфраструктури України О. Курбакова у 2021 році реалізовано рекордне дорожнє будівництво – 5,1 тис. км доріг державного значення.

Волинська область завдяки географічному розташуванню слугує транспортним коридором для вантажних та пасажирських перевезень як з країн Європейського Союзу, Прибалтійського регіону в Україну, Росію, Молдову та Румунію, країни Близького сходу і Північного Кавказу, так і у зворотному напрямку. Довжина мережі автомобільних доріг загального користування області складає 6195,3 км, у тому числі з твердим покриттям 1795,7 км доріг державного значення і 4399,6 км – дороги місцевого значення [17, 23-24]. Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям – 93,7 %. Основу залізничної мережі області складають 6 залізничних магістралей, що радіально розходяться від м. Ковель. Загальна експлуатаційна довжина залізничної колій – 631,3 км [4].

Сучасна структура рекреаційно-туристичних транспортних комунікацій Волинської області забезпечується інфраструктурою автошляхів, залізницями та водними шляхами.

Поліським фондом міжнародних та регіональних досліджень у співпраці із Представництвом Фонду імені Фрідріха Еберта в Україні було проведено комплексне аналітичне дослідження оцінки рівня розвитку інфраструктури регіонів України. Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення мала на меті визначити її сутнісні характеристики, склад та динаміку функціонування. Для цього, на думку авторів, доцільно використовувати сукупність показників, поділивши їх на 2 складові: виробнича (транспортна складова, складова зв'язку, природоохоронна (екологічна) та рекреаційна складові) та соціальна інфраструктура (складова житлово-комунального господарства, освітня, медична, культурна складові, складова соціального забезпечення) [9].

Так, індекс інфраструктури Волині (1,0846) можна охарактеризувати, як показник середнього рівня та такий, який потрібно покращувати. В цілому, у загальному рейтингу Волинська область посіла 12 місце серед 22 регіонів України (тимчасово окуповані території не досліджувались) [9].

Що стосується складової «транспортна інфраструктура», то була простежена тенденція до зменшення перевезень пасажирів, наявність значної кількості доріг з поганим покриттям (особливо в сільській місцевості), високий рівень амортизації виробничих фондів, рухомого складу, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам. В цілому ж, варто звернути увагу на недофінансування дорожнього господарства, як наслідок, несвоєчасне проведення ремонтних робіт, як доріг загального користування, так і комунальних доріг, що призводить до руйнації їх покриття. Традиційно важливим залишається питання покращення прикордонної інфраструктури.

Діюча база нормативно-правових актів щодо децентралізації дозволила створити в рамках фактично адміністративно-територіальної реформи, на теренах Волинської області 54 громади.



До складу об'єкту дослідження – Володимирського району увійшов 201 населений пункт – 11 ОТГ: Володимирська, Затурцівська, Зимнівська, Іваничівська, Литовезька, Локачинська, Нововолинська, Оваднівська, Павлівська, Поромівська, Устилузька. Площа району складає 2556,5 км<sup>2</sup>. Центром району є м. Володимир [3].

За даними Служби автомобільних доріг у Волинській області територією Володимирського району проходять автошляхи державного (національні, регіональні та територіальні) та місцевого значення. Національною артерією сполучення є траса Н-22 (Устилуг–Луцьк–Рівне) загальною протяжністю 129,2 км; регіональною – Р-15 (Ковель–Володимир–Червоноград–Жовква) протяжністю 87,3 км. Саме вони є основними транзитно-туристичними осями. Територіальні дороги: Т-03-01 ((Т-03-02)–Зимне) – 1,4 км, Т-03-02 (Піща–Шацьк–Любомль–Володимир–Павлівка–Горохів–Берестечко–Козин–(М-06)) – 174,9 км, Т-03-05 (Нововолинськ–Іваничі–Павлівка–Локачі) – 41,8 км, Т-03-11 ((Р-14)–Камінь-Каширський–Ковель–(М-19)–Колодяжне–Локачі–(Н-17)) – 161,6 км, Т-03-15 (Залісся–(Т-03-02)) – 13,7 км [17, 23-24].

Вигідне прикордонне транзитне положення району, безумовно, може виступати позитивним імпульсом для збільшення туристичних потоків. Володимирський район знаходиться на перетині автомобільних та залізничних шляхів, що сполучають його із країнами Балтії, Центральної та Східної Європи і далі на Захід. Територія Володимирського району входить у зону розвитку міжнародних транспортних коридорів, що, в майбутньому може сприяти прискоренню інтеграції в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Крім того, район є важливим елементом в транспортному відношенні транскордонного об'єднання «Єврорегіон Буг», через який здійснюються інтенсивні зовнішньоекономічні зв'язки регіонів України з державами ЄС. За даними Уряду, безпосередньому впливу транспортних коридорів підлягають прилеглі смуги територій України завширшки 150-200 кілометрів [2].

Загальна протяжність автомобільних шляхів Володимирського району Волинської області становить 1450,9 км. З них на автошляхи загальнодержавного значення припадає 609,9 км, на дороги місцевого значення відповідно – 841,0 км. Якісні характеристики автомобільного транспорту віддзеркалює питома частка автомобільних доріг із твердим покриттям. У Володимирському районі вона становить 86,5 % [17].

Щільність автомобільних доріг в досліджуваному районі становить 0,57 км/км<sup>2</sup>, і є дещо вищим за середній показник по Волинській області (0,31 км/км<sup>2</sup>) та по Україні в цілому (0,28 км/км<sup>2</sup>). На нашу думку, це є позитивною ознакою, як для доступності природних рекреаційних ресурсів та історико-культурних туристичних ресурсів, так і для розбудови матеріально-технічної

бази та інших елементів інфраструктури туристичної галузі. Цей факт у свою чергу дасть змогу підвищити загальну атрактивність досліджуваної території, так і окремих об'єктів. Проте, дороги Володимирського району не відповідають європейським стандартам по багатьох критеріях: зокрема, по швидкості пересування, наявності комплексних пунктів сервісного обслуговування, технічної та медичної допомоги, оснащеності телекомунікаційними засобами.

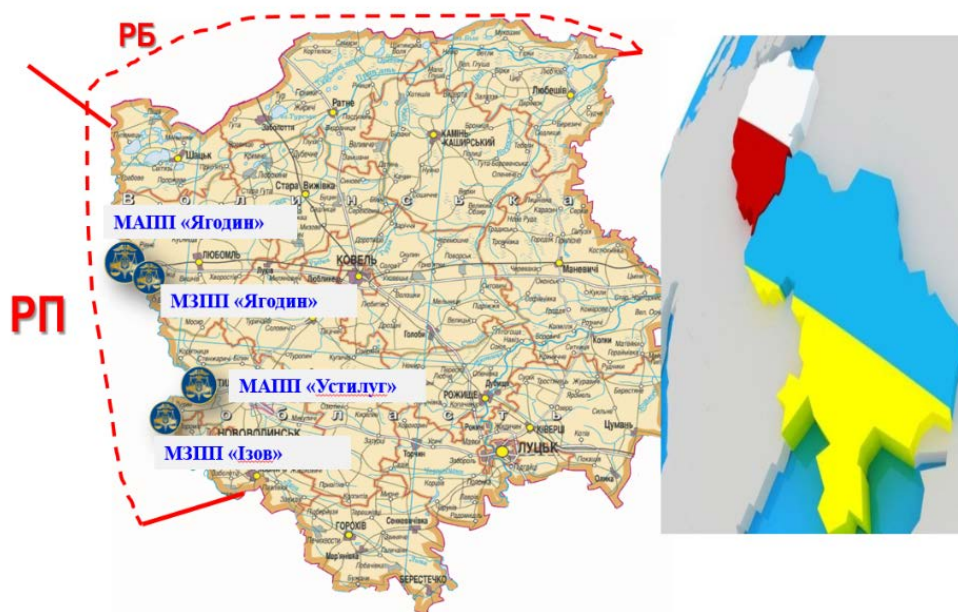
Автомобільний транспорт відіграє провідну роль у транспортному сполученні, особливо з сільськими населеними пунктами. Мережа доріг загального користування забезпечує транспортне сполучення між всіма населеними пунктами громади. Сполучення з обласним та сусідніми районними центрами, містами і селами району та області здійснюється приватними перевізниками. Транспортна мережа забезпечена АЗС у м. Володимирі (Володимирська ТГ), Нововолинську (Нововолинська ТГ), Устилузі (Устилузька ТГ), смт Іваничі (Іваничівська ТГ), Локачі (Локачинська ТГ), сс. Затурці (Затурцівська ТГ), Зимне (Зимнівська ТГ), Овадне (Оваднівська ТГ), Павлівка (Павлівська ТГ), Литовеж (Литовежська ТГ) та СТО у м. Володимирі (Володимирська ТГ), Нововолинську (Нововолинська ТГ), Устилузі (Устилузька ТГ), смт Іваничі (Іваничівська ТГ), Локачі (Локачинська ТГ) [17, 23-24].

В зоні діяльності Волинської митниці розташовано 9 пунктів пропуску через державний кордон України, з яких 2 пункти пропуску – для автомобільного сполучення (рис. 1). На території Володимирського району функціонує пункт пропуску «Устилуг–Зосін» (Устилузька ТГ) (пасажирський, автомобільне сполучення) [5].

У співпраці з сусідньою Польщею у 2021 році здійснено виконання ремонтних робіт на ділянці Володимир–Устилуг за контрактами на загальну суму понад 7 мільйонів євро, укладеними в рамках реалізації Договору між Урядом України та Урядом Республіки Польща про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги для фінансування проєктів з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску українсько-польського кордону, що підписаний у вересні 2015 року та ратифікований Законом України № 977-VIII від 03.02.2016 р.

Спираючись на дані Головного управління статистики у Волинській області, можемо говорити лише про загальні показники пасажирообігу та вантажообігу в цілому по області. Статистична інформація такого роду в розрізі окремих ОТГ чи районів відсутня. Однак, відмічаємо загальноукраїнську тенденцію скорочення кількості перевезених пасажирів та вантажів, що свідчить про зниження рівня активності населення та вказує на скорочення попиту на послуги транспорту в країні. Так, у 2020 році в межах Волинської області перевезено 32230,4 тис. осіб автомобільним транспортом та 470,3 тис. осіб залізничним. Вантажообіг у аналогічний період склав – 882,1 тис. т залізничним та 12390,0 тис. т автомобільним транспортом [4]. На думку

фахівців, ринок перевезень очікує подальше зниження динаміки перевезення пасажирів різноманітними видами транспорту в Україні. Падіння обсягів перевезення вантажів і пасажирів, а відповідно й зниження рівня дохідності транспортних підприємств у перспективі й надалі буде поглиблювати процеси стагнації в транспортному комплексі, і як наслідок, призводити до погіршення якості транспортної інфраструктури.



*Рис. 1. Пункти пропуску на україно-польському кордоні в межах Волинської області*

Залізнична мережа Волинської області входить до складу управління Львівської залізниці, експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування в межах області складає 631,3 км.

Залізничне сполучення Володимирського району представлено залізничною магістраллю Ковель–Володимир–Львів (за даним напрямом Волинська область з'єднана з західними регіонами України, а також країнами Центрально-Східної Європи). Найбільшим залізничним вузлом м. Володимир, у структуру також входять залізничні станції у м. Устилуг, смт Іваничі, сс. Овадно, Лудин (Устилузька ТГ), Ізов (Устилузька ТГ) [3].

На території району, на кордоні з Республікою Польща, діє два пункти пропуску через державний кордон залізничного сполучення – Хрубешів–Володимир (Володимирська ТГ) (пасажирський і вантажний), а також Лудин (Устилузька ТГ) та Ізов (Устилузька ТГ) (вантажний) [5].

Практика свідчить, що залізницею користуються туристи, що подорожують на відстань від 500 до 1000 км. Тобто в зону впливу туристичного обміну з досліджуваного району потрапляють Білорусь, Балтійські країни, Польща, Чехія, Словаччина. Більшість з них – країни, з якими ведеться



активний туристичний обмін. Проте, перешкодою більш інтенсивного використання залізниці у туристичному обміні з країнами Східної Європи є неоднакова ширина залізничної колії в Україні та в європейських країнах (1520 та 1435 мм відповідно). Не менш складною проблемою українських залізниць є старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів залізниці становить 56% [2].

Повітряне сполучення у Володимирському районі відсутнє. Найближчими повітряними воротами є аеропорти, що знаходяться у м. Львів та Рівне (має обмежений перелік міжнародних напрямків польотів, недостатньо забезпечує авіаційне сполучення для доставки всіх бажаних туристів із віддалених куточків світу). Аеропорт «Бориспіль» – головні повітряні ворота України знаходиться на відстані близько 450-500 км.

Переміщення туристів з екскурсійною (річкові прогулянки вихідного дня) метою водними шляхами можливе річками, що відносяться до басейнів рр. Прип'яті та Західний Буг, які можуть використовуватися для сплавів на каное та байдарках. Найбільшими серед них є рр. Західний Буг (220 км в межах Волинської області), Турія (192,9 км.), Луга (89,1 км), Луга-Свинорийка (35,1 км.), Свинарка (21,6 км), Студянка (26,3 км), Війниця (10,2 км).

**Висновки.** У забезпеченні транспортної доступності регіону та розвитку інфраструктури основна увага має бути приділена саме внутрішньо регіональним потокам, адже перевезення, що забезпечують потоки цього типу, гарантують постійне завантаження об'єктів транспортної інфраструктури.

Враховуючи вище зазначене, а також на виконання Стратегії розвитку Володимирського району, пріоритетними та першочерговими заходами повинні стати наступні кроки: 1) провести капітальний ремонт наявних автомобільних доріг місцевого значення (за європейськими стандартами) за кошти державного та регіональних бюджетів, інвестиційних проєктів та міжнародними грантовими програм; 2) збільшити пропускну спроможність автомобільних доріг, розширивши їх ширину, де це можливо по технічних умовах, особливо у сільській місцевості; 3) розглянути фінансову доцільність і технічну можливість авіаційного сполучення громади (можливо легкомоторними повітряними суднами), зокрема з обласним центром (м. Луцьк) та іншими містами, зокрема Рівне та Львів; 4) забезпечити постійне, безперебійне, автобусне сполучення з іншими районами Волинської, Львівської та Рівненської області (особливо колишніми районними центрами та великими вузловими залізничними станціями) для забезпечення транспортної доступності туристів; 5) забезпечити під'їзними дорогами з твердим покриттям усі сільські населені пункти; 6) створити передумови транскордонного руху (автобусного та залізничного сполучення) у межах 30-ти кілометрової прикордонної зони між територіальними громадами району та гмінами Люблінського воєводства Республіки Польща; 7) модернізувати за міжнародними стандартами станції та

облаштувати переїзди (де зупиняються потяги для висадки пасажирів) на залізничних магістралях тимчасовими спорудами із наявністю санвузлів, кімнат матері і дитини та зручностями для осіб з особливими потребами; 8) осучаснити автобусні зупинки у всіх населених пунктах району, обов'язково забезпечити наявність тимчасових споруд та створити електронні табло руху транспорту (за GPS-навігацією); 9) модернізувати мережу закладів харчування (забезпечити їх громадськими вбиральнями та місцями для самообслуговування осіб з особливими потребами); 10) упорядкувати мережу вуличної торгівлі вздовж автомобільних доріг; 11) повністю освітити вуличними ліхтарями дороги місцевого значення; 12) збільшити кількість закладів тимчасового розміщення (особливо мотелі, готелі, кемпінги); 13) вздовж транспортних коридорів створити обслуговуючі комплекси, котрі б надавали готельно-ресторанні та культурно-розважальні послуги, забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів; 14) сталий розвиток транспортного комплексу.

#### **Література:**

1. Бошота Н.В. Вплив транспортної інфраструктури на туристичне підприємництво країни. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. Т. 29 (68). № 3, 2018. С. 58-63.
2. Бутко М.П., Алешугіна Н.О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. *Ефективна економіка*. 2009. № 3. URL:[http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2009\\_3\\_36](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2009_3_36)
3. Володимирська районна державна адміністрація. Режим доступу: <http://lbsadm.gov.ua/> (дата звернення: 29.08.2022).
4. Головне управління статистики у Волинській області. URL: <http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 30.08.2022).
5. Державна прикордонна служба України URL: <https://dpsu.gov.ua> (дата звернення: 28.08.2022).
6. Єрко І.В., Чир Н.В., Качаровський Р.Є. Новітні можливості функціонування туристичної галузі Волинської області в умовах децентралізації влади. *Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. Серія «Географічні науки»*. 2018. № 3 (376). С. 93–98.
7. Збірник Державної служби статистики України (Транспорт-2019). URL : [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf) (дата звернення: 22.08.2022).
8. Іванунік В.О. Сучасний стан та оцінка рівня розвитку транспортної та торгівельної інфраструктури для потреб туризму та рекреації (на прикладі Чернівецької області). *Географія та туризм*. 2011. Вип. 14. С. 188-195.
9. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження. *ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень»*, Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2017. 108 с.
10. Карась О.С. Напрями розвитку транспортної інфраструктури України в умовах міжнародного туризму. *Географія та туризм*. 2010. Вип. 7. С. 26-31.
11. Карпюк З.К., Антипюк О.В., Качаровський Р.Є. Володимир-Волинський район Волинської області: туристично-рекреаційні ресурси прикордоння. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Географія»*. 2020. № 1/2(76/77). С. 69–77. DOI: 10.17721/1728-2721.2020.76-77.10. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/18687>
12. Качаровський Р.Є., Єрко І.В., Чир Н.В., Антипюк О.В. Транспортна мережа прикордонних об'єднаних територіальних громад Волинської області як важливий елемент туристичної інфраструктури.

*Тенденції та перспективи розвитку науки і освіти в умовах глобалізації*: матер. Міжнар. науково-практ. інтернет-конф., 28 вересня 2019 року : зб. наук. праць. Переяслав-Хмельницький, 2019. Вип. 51. С. 15–17.

13. Коржилов Л.І. Система транспорту в туризмі. ключові елементи та їх проблематика. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. Випуск 43. 2020. С. 15-18. URL: [http://market-infr.od.ua/journals/2020/43\\_2020\\_ukr/5.pdf](http://market-infr.od.ua/journals/2020/43_2020_ukr/5.pdf) DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct43-3> (дата звернення: 21.08.2022).

14. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України. Серія «Державне управління». 2016. № 2. С. 50–57.

15. Мельник Н.В., Мельник А.В., Єрко І.В., Качаровський Р.Є. Туристична інфраструктура Нововолинської ТГ як важливий елемент галузі туризму. *Географія та туризм*: матер. V Всеукр. наук.-практ. конф., (28 лютого 2022 року) : зб. наук. праць. Харків, 2022. С.210–220.

16. Мельник Н.В., Єрко І.В., Качаровський Р.Є. Особливості транспортної інфраструктури Локачинської селищної ТГ як елементу галузі туризму. *Соціально-економічний розвиток у контексті викликів сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 08 жовтня 2021 р. / Східноєвроп. центр наук. дослідж. Одеса, 2021. С. 94–96.

17. Міністерство інфраструктури України. Технічний стан автомобільних доріг загального використання. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorigavtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (дата звернення: 29.08.2022).

18. Невенченко А.І. Оцінка транспортної інфраструктури в туризмі на території Івано-Франківської області. *Науковий вісник Чернівецького університету*. Географія. 2013. Вип. 672-673. С. 148-150.

19. Новосад О.В., Єрко І.В., Качаровський Р.Є. Транспортна мережа Нововолинської ТГ Волинської області як складова туристичної інфраструктури регіону. *Українське Полісся: проблеми та тренди сучасного розвитку*: матер. Другої Всеукр. наук.-практ.ї конференції, 10-11 лютого 2022 р. : зб. наук. праць. Ніжин, 2022. С. 196–199.

20. Олійник Я.Б., Єрко І.В. *Суспільно-географічне дослідження туристичної інфраструктури Волинської області*. монографія. Луцьк : ПрАТ «Волинська обласна друкарня», 2014. 164 с.

21. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики. *Міністерство інфраструктури України*. URL: [https://mtu.gov.ua/files/strategy\\_ukr.pdf](https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf).

22. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p> (дата звернення: 26.08.2022).

23. Служба автомобільних доріг у Волинській області. URL: [https://vl.ukravtodor.gov.ua/pro\\_sluzhbu/kontakty.html](https://vl.ukravtodor.gov.ua/pro_sluzhbu/kontakty.html) (дата звернення: 24.08.2022).

24. Укравтодор. Звіт державного агентства автомобільних доріг за 2020 рік. URL: <https://cutt.ly/0ChHT5y> (дата звернення: 23.08.2022).

25. Чир Н.В., Мельник А.В., Качаровський Р.Є., Антипов О.В. Єрко І.В. Туристична інфраструктура Оваднівської сільської ОТГ Волинської області. *Тенденції та перспективи розвитку науки і освіти в умовах глобалізації* : Матер. Міжнар. наук.-практ. інтернет-конференції, 31 жовтня 2019 р. : зб. наук. праць. Переяслав-Хмельницький, 2019. Вип. 52. С. 37-41.

26. Hausmann R., Klinger B., Wagner R. Doing Growth Diagnostics in Practice: A 'Mindbook'. Work. 2008. № 177.

#### References:

1. Boshota N. (2018) Vplyv transportnoi infrastruktury na turystychnе pidpryyemnytstvo krainy [The impact of transport infrastructure on the country's tourism entrepreneurship.]. *Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Serii: Ekonomika i upravlinnia.– Scholarly notes of TNU named after VI Vernadskiyi. Series: Economics and management.* (Vols. 29 (68)). № 3, pp 58-63. [in Ukrainian].

2. Butko M.P., & Alieshuhina N.O. (2009) Transportna infrastruktura yak skladova turystychnoho potentsialu Ukraine [Transport infrastructure as a component of tourism potential of Ukraine.]. *Efektivna ekonomika. – Efficient economy*, 3. Retrieved from: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2009\\_3\\_36](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2009_3_36) [in Ukrainian].

3. Volodymyrska raionna derzhavna administratsiia. [Volodymyr-Volyn District State Administration]. Retrieved from <http://lbsadm.gov.ua/> [in Ukrainian].

4. Holovne upravlinnia statystyky u Volynskii oblasti. [Main Department of Statistics in the Volyn region. Access mode]. *lutsk.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://lutsk.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian]

5. Derzhavna prykordonna sluzhba Ukrainy. [State Border Service of Ukraine] Retrieved from <https://dpsu.gov.ua.> [in Ukrainian].

6. Yerko I.V., Chir N.V., & Kacharovskiy R.E. (2018). Novitni mozhyvosti funktsionuvannia turystychnoi haluzi Volynskoi oblasti v umovakh detsentralizatsii vlady [The latest opportunities for the functioning of the tourist industry of the Volyn region in the conditions of decentralization of power.]. *Naukovi visnyk Skhidnoievropeiskoho natsionalnogo universytetu imeni Lesi Ukrainky. Seriya «Heohrafichni nauky» – Bulletin of Lesya Ukrainka East European National University. Series "Geographic Sciences"*, 3 (376). pp. 93–98. [in Ukrainian].

7. Zbirnyk Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy (Transport-2019) (2019) [Collection of the State Statistics Service of Ukraine (Transport-2019).]. Retrieved from [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf) [in Ukrainian].

8. Ivanunik V.O. (2011). Suchasnyi stan ta otsinka rivnia rozvytku transportnoi ta torhivnoi infrastruktury dlia potreb turyzmu ta rekreatsii (na prykladi Chernivetskii oblasti). [The current state and assessment of the level of development of transport and trade infrastructure for the needs of tourism and recreation (on the example of Chernivtsi region).] *Heohrafiia ta turyzm. – Geography and tourism.*, 14., 188-195. [in Ukrainian].

9. Infrastruktura rehioniv Ukrainy. Priorityety modernizatsii. Analitychne doslidzhennia (2017) [Infrastructure of the regions of Ukraine. Priorities of modernization. Analytical research.]. *HO «Poliskiy fond mizhnarodnykh ta rehionalnykh doslidzhen» – "Polish Foundation for International and Regional Studies"*, Fond imeni Fridrikha Eberta. Kyiv., [in Ukrainian].

10. Karas O.S. (2010). Napriamy rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh mizhnarodnogo turyzmu. [Directions of development of transport infrastructure of Ukraine in conditions of international tourism.]. *Heohrafiia ta turyzm – Geography and tourism*, 7. . 26-31. [in Ukrainian].

11. Karpiuk Z.K., Antypiuk O.V., & Kacharovskiy R.Ie. (2020). Volodymyr-Volynskiy raion Volynskoi oblasti: turystychno-rekreatsiini resursy prykordonnii [Volodymyr-Volyn district of the Volyn region: tourist and recreational resources of the border area.]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Seriya «Heohrafiia» – Bulletin of Taras Shevchenko Kyiv National University. "Geography" series.* 1/2(76/77). pp. 69–77. DOI: 10.17721/1728-2721.2020.76-77.10. Retrieved from <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/18687> [in Ukrainian].

12. Kacharovskiy R.Ie., Yerko I.V., Chyr N.V., & Antypiuk O.V. (2019). Transportna merezha prykordonnykh obiednanykh terytorialnykh hromad Volynskoi oblasti yak vazhlyvyi element turystychnoi infrastruktury [The transport network of the border united territorial communities of the Volyn region as an important element of the tourist infrastructure.]. *Tendentsii ta perspektyvy rozvytku nauky i osvity v umovakh hlobalizatsii: mater. Mizhnar. naukovo-prakt. internet-konf. – Trends and prospects for the development of science and education in the conditions of globalization: Mater. International scientific and practical Internet conference.* Pereiaslav-Khmelnitskyi, 51. (pp. 15–17). [in Ukrainian].

13. Korzhylov L.I. Systema transportu v turyzmi. kluchovi elementy ta yikh problematyka [Transport system in tourism. key elements and their problems.]. *Svitove hospodarstvo i mizhnarodni ekonomichni vidnosyny – World economy and international economic relations.*, 43. pp. 15-18. Retrieved from [http://market-infr.od.ua/journals/2020/43\\_2020\\_ukr/5.pdf](http://market-infr.od.ua/journals/2020/43_2020_ukr/5.pdf) [in Ukrainian].

14. Malys N.A., & Bondar N.M. (2016) Ekonomichniy analiz transportnoi infrastruktury Ukrainy [Economic analysis of transport infrastructure of Ukraine.]. *Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy. Seriya «Derzhavne upravlinnia» – Bulletin of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine. "Public administration" series.*, 2., 50–57. [in Ukrainian].

15. Melnyk N.V., Melnyk A.V., Yerko I.V., & Kacharovskiy R.Ie. (2022) Turystychna infrastruktura Novovolynskoi TH yak vazhlyvyi element haluzi turyzmu [Tourist infrastructure of Novovolynska TG as an important element of the tourism industry]. *Heohrafiia ta turyzm: mater. V Vseukr. nauk.-prakt. konf – Geography and tourism: Mater. V All-Ukrainian science and practice conf.* Kharkiv, (pp.2 10–220). [in Ukrainian].

16. Melnyk N.V., Yerko I.V., & Kacharovskiy R.Ie. (2021) Osoblyvosti transportnoi infrastruktury Lokachynskoi selyshchnoi TH yak elementu haluzi turyzmu. [ Peculiarities of the transport infrastructure of the Lokachyn settlement TG as an element of the tourism industry.] *Sotsialno-ekonomichnyi rozvytok u konteksti vyklykiv sohodennia: materialy Mizhnar. nauk.-prakt. konf. – Socio-economic development in the context of today's challenges: materials of the International science and practice conference*, Odesa, (pp. 94–96). [in Ukrainian].

17. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Tekhnichniy stan avtomobilnykh dorih zahalnoho vykorystannia. [ Ministry of Infrastructure of Ukraine. Technical condition of public highways.]. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> [in Ukrainian].

18. Nievienchenko A.I. (2013). Otsinka transportnoi infrastruktury v turyzmi na terytorii Ivano-Frankivskoi oblasti. [ Evaluation of transport infrastructure in tourism in the territory of Ivano-Frankivsk region.] *Naukovyi visnyk Chernivetskoho universytetu. Heohrafiia. – Scientific Bulletin of Chernivtsi University. Geography.*, 672-673. (pp. 148-150). [in Ukrainian].

19. Novosad O.V., Yerko I.V., & Kacharovskiy R.Ie. (2022). Transportna merezha Novovolynskoi TH Volynskoi oblasti yak skladova turystychnoi infrastruktury rehionu. [The transport network of the Novovolynsk TG of the Volyn region as a component of the tourist infrastructure of the region.] *Ukrainske Polissia: problemy ta trendy suchasnoho rozvytku: mater. Druhoi Vseukr. nauk.-prakt. i konferentsii – Ukrainian Polissia: problems and trends of modern development: Mater. Second All-Ukrainian scientific-practical conference.*, Nizhyn, 196–199. [in Ukrainian].

20. Oliinyk Ya.B., & Yerko I.V. (2014). Suspilno-heohrafichne doslidzhennia turystychnoi infrastruktury Volynskoi oblasti. monohrafiia. [ Socio-geographic research of the tourist infrastructure of the Volyn region. monograph.], Lutsk : PrAT «Volynska oblasna drukarnia», [in Ukrainian].

21. Onovlena transportna stratehiia Ukrainy. Napriamky polityky. [ Updated transport strategy of Ukraine. Policy directions.] *Ministerstvo infrastruktury Ukrainy – Ministry of Infrastructure of Ukraine*. Retrieved from [https://mtu.gov.ua/files/strategy\\_ukr.pdf](https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf). [in Ukrainian].

22. Pro skhvalennia Transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2020 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20 zhovtnia 2010 r. № 2174-r. [On the approval of the Transport Strategy of Ukraine for the period until 2020: Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 20, 2010 No. 2174-p.]. Retrieved from <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-r> [in Ukrainian].

23. Sluzhba avtomobilnykh dorih u Volynskii oblasti. [ Service of highways in the Volyn region.]. Retrieved from [https://vl.ukravtodor.gov.ua/pro\\_sluzhbu/kontakty.html](https://vl.ukravtodor.gov.ua/pro_sluzhbu/kontakty.html) [in Ukrainian].

24. Ukravtodor. Zvit derzhavnoho ahentstva avtomobilnykh dorih za 2020 rik (2020). [Ukravtodor. Report of the state highway agency for 2020.] Retrieved from <https://cutt.ly/0ChHT5y> [in Ukrainian].

25. Chyr N.V., Melnyk A.V., Kacharovskiy R.Ie., Antypiuk O.V., & Yerko I.V. (2019). Turystychna infrastruktura Ovadnivskoi silskoi OTH Volynskoi oblasti. [Tourist infrastructure of the Ovadnivsk rural OTG of the Volyn region.] *Tendentsii ta perspektyvy rozvytku nauky i osvity v umovakh hlobalizatsii : Mater. Mizhnar. nauk.-prakt. internet-konferentsii – Trends and prospects for the development of science and education in the conditions of globalization: Mater. International science and practice Internet conferences*, Pereiaslav-Khmelnyskiy, 52, (pp. 37-41). [in Ukrainian].

26. Hausmann R., Klinger B., & Wagner R. (2008). Doing Growth Diagnostics in Practice: A ‘Mindbook. [ Doing Growth Diagnostics in Practice: A ‘Mindbook] Work. 177. [in USA].

*Vydavatel:*  
*Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. , Česká republika*  
*International Economic Institute s.r.o. Praha, České republika*

**Magazín**  
***Věda a perspektivy***

**№ 9(16) 2022**

Podepsáno k tisku ze dne 23. září 2022  
Formát 60x90/8. Ofsetový papír a tisk  
Headset Times New Roman.  
Mysl. tisk. oblouk. 8.2. Náklad 100 kopií.